

## HUIDER-HISTORIE DEEL 2:

### Voorgeschiedenis; Ernst als verkoper bij Intertoys (1990-2000)

Huider - Stationsplein 31-37 - Heerhugowaard - tel 072-5714157 - [www.huider.nl](http://www.huider.nl) - [info@huider.nl](mailto:info@huider.nl)

Beste dames en heren,

**I**k heet u van harte welkom bij de tweede aflevering van deze zevendelige historiebeschrijving, waarin ik hier met u terugblik op de periode dat ik de modeltreinafdeling van Intertoys-Heerhugowaard coördineerde. Verder laat ik u graag veel van mijn spoorwegfoto's zien die ik in die jaren gemaakt heb en vertel ik u over mijn ervaringen in de modelbouw hobby van toen.



**HIERAAN HERKENT U DE INTERTOYS TREINENSPECIALIST.**

**Intertoys Treinen Specialist**

De adressen van de Intertoys treinen-specialisten vindt u op bladzijde 30 en 31 van deze gids.

**Intertoys EXPRESS CLUB**

HR. EXPRESS STATION PLEIN 1 TREINERDAM

**DE INTERTOYS EXPRESS CLUB**  
 Speciaal voor de echte treinenliefhebbers heeft Intertoys de Intertoys Express Club opgericht. Ook u kunt lid worden. Voor slechts f 5,- per jaar krijgt u dan de Intertoys Express Club-pas. En daar zijn heel wat voordelen aan verbonden. Zo krijgt u maar liefst 5% extra korting op al uw trein- en sceneryaankopen. En dat terwijl de prijzen toch al zo laag zijn bij Intertoys. Zelfs als het om gerenommeerde merken gaat als Märklin, Minitrix, Fleischmann, Roco, Faller, Vollmer, of Pola. Word dus lid van die Intertoys Express Club! Dan kunt u, op vertoon van uw pasje, in het vervolg steeds rekenen op 5% korting op uw aankoopbedrag! Vraag naar het inschrijfformulier bij uw Intertoys treinenspecialist.

BIJ INTERTOYS ONTSPOREN ALLE TREINENPRIJZEN.

**EXPRESSGIDS**

88/89

**Intertoys**  
TREINENSPECIALIST

**V**oordat ik bij Intertoys-Heerhugowaard kwam werken was ik daar al jaren vaste klant. Sinds mijn veertiende had ik diverse weekend- en vakantiebaantjes, waardoor ik regelmatig wat voor mijn treinbaan kon kopen. Ik ging elke week wel even langs deze speelgoedwinkel om mijn volgende aankoop alvast te kunnen bewonderen.

In augustus 1990 werd ik toen door de bedrijfsleider gevraagd of ik daar wilde komen werken. Het zou dan gaan om de weekenden en vakanties, speciaal voor de modeltreinafdeling. Ik was toen zestien jaar en zag dat natuurlijk helemaal zitten! In september 1990 ben ik daar vervolgens begonnen, toen de treinafdeling nog op de begane grond, achterin de winkel was. In september van dit jaar (2010) vier ik daarom niet alleen mijn tienjarig Huider-jubileum, maar ook een beetje mijn twintig jaar in het vak als 'modeltreinspecialist'.

Mijn technische kennis die ik in de jaren daarvoor had opgedaan, onder andere door eerst mijn vaders' treinen te slopen

en vervolgens weer zelf te repareren, kon ik goed gebruiken om technisch advies en service te kunnen bieden aan klanten. Ook mijn ideeën over voorraad optimalisatie en inrichting van de afdeling mocht ik uitvoeren, waardoor de afdeling weer steeds rendabeler werd. Terwijl in die periode steeds meer speelgoedwinkels hun treinafdeling sloten, breidden wij in Heerhugowaard juist uit wegens succes. Zo werd in 1991 zelfs een aparte bovenverdieping gebouwd, achterin de winkel, waar ik toen de modeltreinafdeling helemaal nieuw en overzichtelijk kon inrichten.

Omdat ik helaas geen winkelfoto's heb kunnen bemachtigen van die Intertoys-tijd, wissel ik dit verhaal nu eerst even af met wat zelfgemaakte spoorwegfoto's uit die tijd.

Zoals geschreven in de vorige aflevering, zocht ik voor fotografie vooral naar spoorwegsituaties die spoedig zouden verdwijnen. Vooral de oude treintypen, oude seinen en seinposten, en lage, oude perrons zijn intussen volledig verleden tijd in Nederland, maar in mijn fotocollectie volop vertegenwoordigd:



21 mei 1991: Loc 2418 met ketelwagens in Budel. Klaar voor vertrek richting Weert. Een week later ging deze loc, samen met zijn laatste soortgenoten, buiten dienst.



2 juni 1991: De laatste bruine NS-dieselloc: nr. 2275. Erachter de geel/grijze 2254. Rangeerterrein Weert.

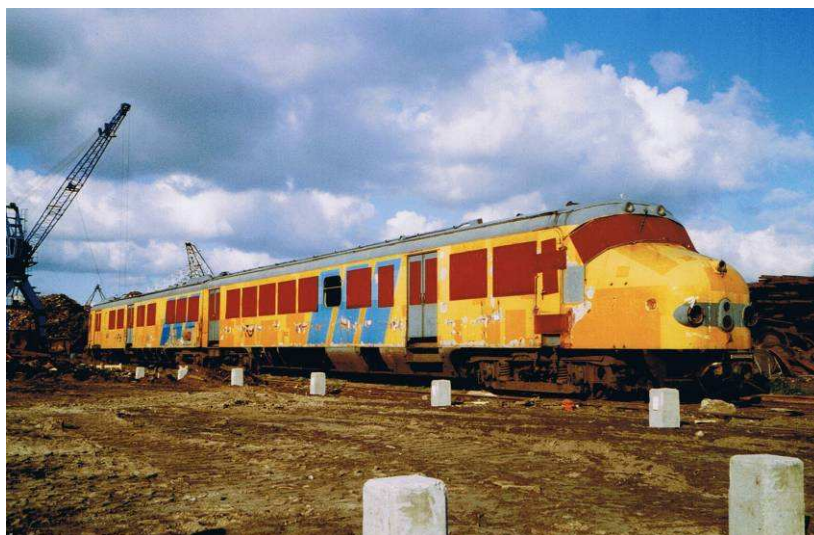


18 juni 1991: 1204 en 1211 wachten op hun volgende klus. Roosendaal



19 augustus 1991:  
Treinsteltype DE2  
verlaat Station Kesteren  
richting Tiel.

25 augustus 1991: Diesellocc  
2226 met 1 Plan W-rijtuig  
vervangt deze dag een defecte  
DE2 tussen Maastricht en  
Aken. Station Simpelveld.



6 oktober 1991: Hondekopstel 332 bij sloper Hollandia in  
Amsterdam-Westhaven. Beetje pijnlijke foto..

28 september 1991: Een machinist en ik op diesellocc 6436 in Winterswijk.

**O**p mijn slaapkamer, onder mijn zelfgemaakte opklapbed, was ik intussen enkele jaren bezig met het bouwen van mijn zoveelste treinbaan. Ik had slechts een kleine zolderkamer, maar onder het schuine dak, mijn bed en rondom mijn bureaustoel kon ik toch een leuk baanplan ontwikkelen. Het belangrijkste deel bestond uit een station van achttien sporen breed, met realistische wisselstraten en lange perronsporen. Rechts achterin gingen de sporen richting een keerlus en locdepot met draaischijf, maar helaas heb ik van dat deel geen foto's gemaakt. Ik heb zelfs, na enig aandringen bij mijn vader, gaten in de muur mogen maken om een dubbele keerlus op de voorzolder te kunnen maken. Die ruimte werd daar toch niet echt gebruikt, dus wist ik wel raad mee ☺. Mijn salaris van die maand heb ik toen direct omgetoverd in een nieuw stuk infrastructuur.



25 november 1991

Deze baan heb ik uiteindelijk niet helemaal kunnen afbouwen omdat ik het ook druk had met studie, werk, stijldansen, muziek, fotografie en leuke dingen doen met vrienden, familie en mijn eerste liefde. Bovendien verliet ik een jaar na het nemen van deze foto mijn ouderlijk huis, en brak ik deze baan binnen één dag op. Pas enkele jaren later begon ik een nieuw treinbaanproject. Daarover vertel ik straks meer.

**S**inds 1990 studeerde ik elektronica aan de MTS in Hoorn. Ik had gekozen voor deze opleiding, omdat dit een goede keuze zou zijn voor mijn droombaan: Treinmachinist! Echter na twee jaar, rond mijn achttiende, begon ik ernstig te twijfelen of dat nu toch echt mijn roeping was. Ik kon mij nooit iets leukers voorstellen, maar het idee dat ik hele dag alleen in zo'n cabine zou vertoeven, bekleemde mij steeds meer. Ik was dus even het spoor bijster, wat ook mijn resultaten op school niet ten goede kwam.

Wel erg blij was ik, toen ik op mijn achttiende mijn OV-studentenkaart kon ophalen van het postkantoor. Op dagen dat ik niet al te boeiende lessen had, kon ik zo mijn tijd beter gebruiken voor het vereeuwigen van die mooie spoorwegperiode, begin jaren '90:



2 februari 1992: Dieseltreinsetel DE2 nr.178 passeert op de dienst Aken-Maastricht het inrijsein van Wijlre. Vier maanden later is dit spoortraject gesloten. Het was de laatste NS-reizigerslijn met oude seinen en seinposten.



28 mei 1992: Twee dagen voor sluiting van het traject Schin op Geul - Aken West vervangt deze bijzondere treincombinatie een DE2 op de dienst Maastricht-Aken. Aankomst in Simpelveld bij oude seinpost II

In 1992 ontdekte ik tot mijn stomme verbazing, dat achter het pas gevallen IJzeren Gordijn nog hier en daar stoomtreinen werden gebruikt. Met vrienden ging ik vervolgens in juli 1992 op stoomtrein-jacht in Polen. De tijd leek daar stil te hebben gestaan; Er werd op diverse plaatsen nog dagelijks gereden met stoomlocs voor zowel personen- als goederenvervoer. Ook in de rangeerdienst en op diverse smalspoorlijnen ware stoomlocs nog volop in bedrijf!



20 juli 1992: Ik sta in station Zbaszyn bij stoomloc Ty42-148. De loc met goederentrein naar Wolsztyn wacht op een stoomtrein uit tegengestelde richting. Dit type Ty42 is van oorsprong een Duitse stoomloc. Sinds 2000 is deze loc buiten dienst.



19 Juli 1992: Stoomloc Ok1-349 met persontrein verlaat station Okunin, aan de in 1993 gesloten lijn Wolsztyn-Sulechów

21 juli 1992:  
Smalspoor-stoomloc  
Px48-1756 in station  
Sroda-Miasto. Trein  
en lijn zijn enkele  
jaren later opgeheven





**B**ij Intertoys werkte ik altijd op vrijdagavond en zaterdag, en als het met mijn studie uitkwam ook ergens een middag doordeweeks. In de eerste jaren konden klanten doordeweeks ook terecht op de treinafdeling, maar later in de jaren '90 was er meestal geen hulp mogelijk als ik er niet was. In de weekenden werd het steeds drukker, maar doordeweeks hing er een ketting voor de trap. Elk weekend regelde en verwerkte ik alle bestellingen, en tussendoor hielp ik alle klanten. Zo ging dat jaren goed.

Intertoys sloot vervolgens in 1995, net als Bart Smit, de meeste treinafdelingen in het land. Slechts enkele franchisevestigingen, waaronder - wegens succes - die in Heerhugowaard konden nog enkele jaren blijven bestaan, maar zonder support van de organisatie. Sinds die tijd regelde ik daarom ook de contacten met leveranciers en importeurs, en bepaalde ik zelf het prijs- voorraad- en promotiebeleid.

Ook de afhandeling en uitvoering van reparaties en digitalisering voor klanten regelde ik zelf. In de winkel was geen tijd en geen gereedschap om dit uit te voeren, dus deed ik dat 's-avonds thuis. Al met al was ik wekelijks gemiddeld dertig uur bezig met al dit werk, inclusief de uren in de winkel. Daarnaast volbracht ik in 1995 mijn MBO-studie elektronica.



4 september 1994: Mijn werkplaats thuis

**I**k had dan weliswaar besloten toch geen treinmachinist te worden, maar mijn nieuwe levensdoel had ik nog steeds niet gevonden. Ik had plannen uitgewerkt om een modeltrein-reparatiebedrijf te beginnen, maar het idee om dan altijd alleen thuis achter een bureau te moeten werken weerhield mij ervan. Ik wilde iets doen, waarbij ik tussen de mensen zou zijn en vooral afwisselend en uitdagend werk zou hebben. De HBO-studie Technische Bedrijfskunde leek mij toen wel wat, waar ik in 1995 vervolgens mee startte.

Ondertussen bleven treinen, maar ook het machinistenvak mij boeien, dus als ik de kans kreeg om de cabine van een trein te bekijken, greep ik die zeker...



25 november 1993: Ik in cabine van Railhopper 2102, Tilburg



23 februari 1994: Hondekop 375 in Roosendaal met arm-seinen op de achtergrond.



24 februari 1994: Loc 2277 vertrekt vanaf rangeerterrein Rotterdam-Feyenoord met gemengde goederentrein.

**D**e stoomtreinen in Polen bleven ondertussen aan mij trekken, waarnaar ik sinds die tijd bijna elk jaar wel afgereisd ben. Het was elke keer weer verwonderlijk dat ik er, zeker in de beginjaren, zelden fotografen en andere treinliefhebbers aantrof. De plaatselijke bevolking stond eerder raar naar mij te kijken dan naar de stoomtreinen. Die kwamen er immers dagelijks vele keren voorbij. Soms vroegen mensen mij ook wel waarom ik die stoomtreinen daar fotografeerde. Als ik dan vertelde dat dit uniek was geworden in Europa, stonden ze me vaak ongeloofwaardig aan te kijken.



22 juli 1996: Loc Ok22-31 met reizigerstrein Poznan - Wolsztyn in Granowo.



24 januari 1996: Ol49-69 met personentrein Wolsztyn - poznan in Rakoniewice

**I**k kwam er al snel achter, dat je in Polen voor weinig geld veel voor elkaar kon krijgen. Voor een paar Duitse Marken vonden stoker en machinist het niet erg als ik in de cabine mee zou reizen. De hitte, herrie en geur van rook en olie, Geweldig! Alleen bij sommige seinhuizen moesten we even onder het raam duiken, om niet verraden te worden door oncollegiale ambtenaren. Het was natuurlijk niet helemaal legaal..

Ik had toen echter niet kunnen verwachten dat de machinist plotseling, al rijdende, van zijn stoel zou stappen en mij gebaren dat ik het van hem over moest nemen. Ik gehoorzaamde dus. Ik voelde mij verantwoordelijk voor de vele reizigers, dus probeerde ik de instructies zo goed mogelijk uit te voeren. Vooral het correct remmen bij stations vergde wel wat oefening..



27 januari 1996: Ik bestuur loc OL49-23 met reizigerstrein Wolsztyn – Leszno en terug

Na een rit van een uur bleek ik geen vertragingen en ongelukken veroorzaakt te hebben, waardoor ik ook de terugreis mocht rijden.

Na aankomst van de terugreis werd ik wel verzocht wat extra Marken af te staan voor de volbrachte spoedcursus stoomlocomachinist, maar die had ik er graag voor over. Nu was mijn kinderdroom om zelf ooit echte treinen te besturen toch uitgekomen! En ik was vanaf dat moment dus verslaafd aan het besturen van stoomlocomotieven in Polen. Vele duizenden kilometers heb ik daar in de jaren daarna zelf gereden. Natuurlijk bleven stoker en machinist wel steeds in de buurt, maar de machinist kon dan lekker rustig sigaretjes roken (in de rook).



**N**a het besturen van échte treinen, werd het nu ook tijd voor mij om échte seinen en wissels



te bedienen. Op 22 maart 1996 zou de oude Heerhugowaardse seinpost gesloten worden, dus vroeg ik de dag ervoor aan de plaatselijke seinhuiswachteres toegang tot de bedienruimte. Ik vond het vet interessant en was die dag niet meer weg te slaan uit de seinpost. Ik heb de rest van die dag alle seinen en wissels van Heerhugowaard en omgeving bediend, ook zonder ongelukken;)

Het was wel een raar idee dat twee dagen later de complete bediening hier verdwenen zou zijn, en alles voortaan

geregeld zou worden vanuit de Centrale Verkeersleiding in Alkmaar. In het oude seinhuis is sinds die tijd snackbar "t Ouwe Station" gevestigd.

**N**og even wat plaatjes van de állerlaatste twee arm-seinen van de NS. Deze stonden op Utrecht Goederen, nabij het Centraal Station. Daar kwamen in die jaren nog af en toe wat goederentreinen voorbij, maar alleen op 1 september 1996 wegens werkzaamheden ook Intercitytreinen. Ik ben niet weggejaagd tussen de sporen, en heb zo unieke opnames kunnen maken van deze historische gebeurtenis.



1 september 1996: Loc 1654 met ICR-rijtuigen als Intercity Eindhoven - Haarlem passeert het veilig tonend noordelijk armsein



1 september 1996: IRM 8211 + 8444 als Intercity Den Helder - Arnhem passeert het veilig tonend zuidelijk armsein.



In Polen had ik intussen aardig wat rijervaring met stoomlocs opgedaan, maar moderne treinen besturen leek mij uiteraard ook niet vervelend. Een vriend van mij is machinist en vroeg mij destijds of ik het leuk vond om eens een dagje met hem mee te gaan op de 'bok'. Om niet op te vallen tussen echt NS-personeel, kreeg ik van hem machinistenkleding en moest ik mij naar anderen gedragen of ik erbij hoorde.

Op standplaats Alkmaar spraken we dan af, op het perron bij de voorste cabine. Op het perron werd ik diverse keren opgehouden door reizigers, die informatie van mij wilden krijgen. Ik, trein-o-fiel in hart en nieren, kon uiteraard alle vragen probleemloos beantwoorden. Alle 'collega's' onderweg groette ik ook hartelijk, terwijl ik ze zag kijken met een blik zo van: "die is zeker nieuw hier".

Die eerste dag heb ik gezien en geleerd hoe diverse treintypen bestuurd moeten worden. De daaropvolgende keren dat ik meeding heb ik zelf ook enkele trajecten mogen besturen. Zo ben ik wel een keer of tien met deze machinist meegeweest, waarbij ik flinke stukken zelf heb gereden met af en toe wat instructies uiteraard. Zo bestuurde ik op een dag een IRM-dubbeldekker van Alkmaar naar Arnhem en terug, terwijl er bij Amsterdam tijdens die terugrit bezoek binnenkwam van de conducteur en andere gasten. Ik moest doen of ik een ervaren machinist was, dus ik mocht niets fout doen en overleg met mijn machinist-vriend zou natuurlijk verdacht zijn. Maar ook daar ging alles goed en had niemand door dat een hobbyist de trein bestuurde. Het was natuurlijk zeer illegaal wat wij deden, en mijn vriend kon grote problemen krijgen als het uitkwam, maar ik deed het netjes en

niemand heeft het ooit ontdekt. Hij is nog steeds machinist, dus ik zal zijn naam niet noemen.

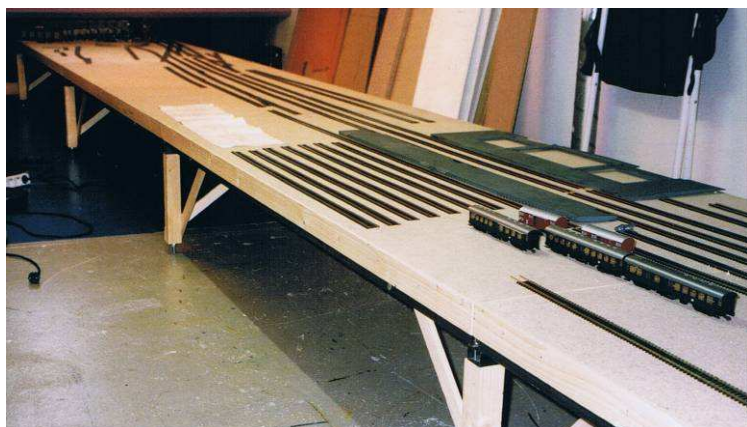


Zo bestuurde ik in juli 1998 een goederentrein van Beverwijk-Hoogovens naar Emmerich met loc 1603. Een enorme krachtpatser, zo'n machine.

Ik mocht m eerst even 'opentrekken' toen we op het rangeerterrein nog zonder wagens gekoppeld stonden. Ik draaide aan het snelheidswiel en werd achterin mijn stoel gedrukt door de enorme acceleratie. Binnen enkele seconden van 0 naar 60km/u is best heftig met zo'n ding van 83 ton! De reis verliep zonder problemen.



**E**ind 1998 startte ik met de bouw van een nieuwe treinbaan in mijn nieuwe woning met lekkere grote zolder😊😊. Ik had al jaren gewerkt aan een realistisch sporenplan, waar ik eindelijk mee aan de slag kon. Ik heb gekozen voor een thema, en wel: Een groot Duits station in de buurt van Aken rond 1960. Dit thema geeft mij veel mogelijkheden: Er is veel keuze aan materiaal en materieel uit dat tijdperk verkrijgbaar, en in zo'n grensgebied kun je ook leuk afwisselen met Nederlandse en Belgische (grensoverschrijdende) treinen. In 1960 werd in Duitsland nog volop met stoomtreinen gereden, wat op mijn baan uiteraard heerlijk nagebootst kan worden.

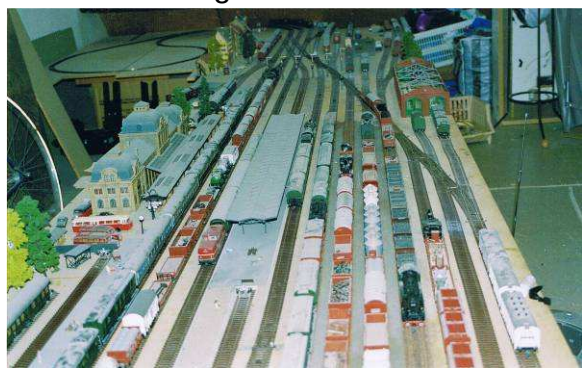


Omdat mijn stationsemplacement alleen al acht meter lang zou worden, heb ik gekozen voor een solide constructie dat ook ooit weer uit elkaar kan worden gehaald, indien nodig. Met het spoorontwerp heb ik met deze modules rekening gehouden, zonder dat het ontwerp onnatuurlijk zou overkomen.

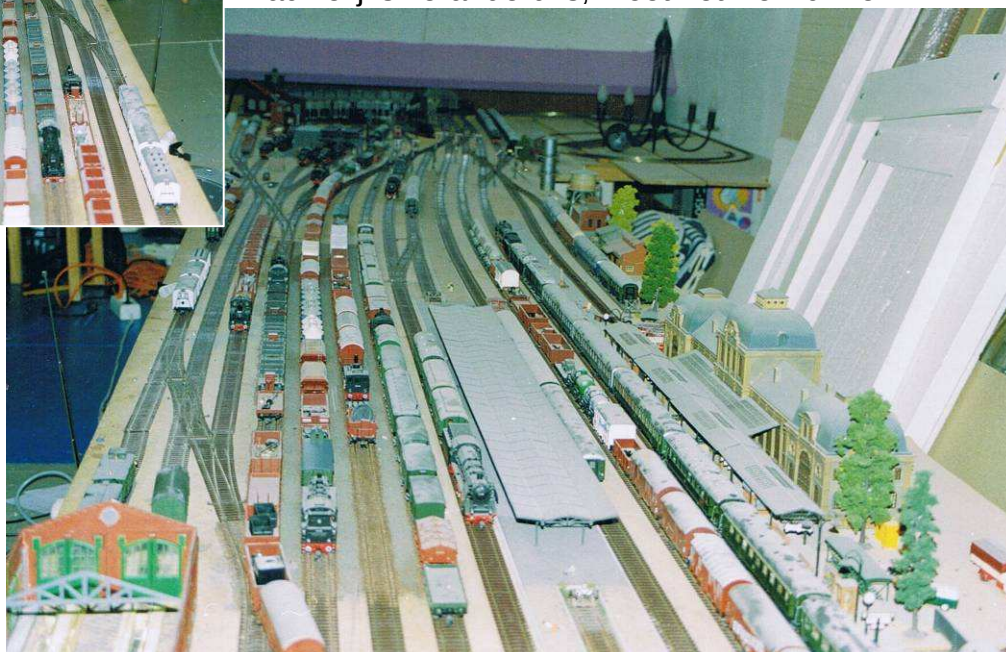
Na enkele maanden bouwen begon er al wat vorm in het stationsemplacement te komen. De openingsrit heb ik uiteraard

uitbundig en alcoholisch gevierd, samen met de toegestroomde model-bevolking die jarenlang heeft moeten wachten op dit heerlijke transportmiddel.

**O**p de foto's hieronder kunt u zien hoe de bouw van mijn baan vorderde. Deze foto's tonen de situatie van begin 2000. De foto's dateren echter van 2004, dus passen eigenlijk niet in dit deel van de Huider-historie, maar omdat ik in die tijd geen foto's van mijn baan heb gemaakt, én door de start van mijn bedrijf mijn treinbaan sinds het jaar 2000 nauwelijks veranderd is, moet het wel kunnen.



In het jaar 2000 lag er alleen nog niet zoveel stof op de treinen, maar de dienstregeling werd er niet door gehinderd. Weinig tijd voor bouwen en schoonhouden weerhield mij namelijk niet om regelmatig wat treinen te laten rijden.



**I**k beloof u in een volgende aflevering van deze Huider-historie actuelere foto's van mijn treinbaan te laten zien.

**O**ok eind jaren '90 reisde ik diverse keren af naar Polen, om zelf stoomtreinen te besturen en foto's te maken van het naderende einde van het Poolse stoomtijdperk. Ik kan het niet laten om u hiervan nog even te laten meegenieten:



Scholieren en arbeiders, die dagelijks met deze stoomtreinen reisden, waren zich totaal niet bewust van hoe uniek dit geworden was. Ze gunden de stoomloc geen blik waardig en hadden daarom ook niet in de gaten dat een treinliefhebber uit Nederland stiekem hun trein bestuurde.





Mei 1998: Stoomloc PT47-65 in station Granowo op weg van Wolsztyn naar Poznan. Enkele reizigers zijn nog net op tijd, dankzij hun snelle Poolse Fiat 500.



**I**k kan u nog honderden van mijn foto's tonen, en verdere toelichtingen geven om mijn passie voor treinen te beschrijven, maar dan zou dit een veel te lang verhaal worden waarop u misschien niet zit te wachten. Ik denk dat u zich nu wel een voorstelling kunt maken van hoe mijn jeugd als treinliefhebber eruit heeft gezien, waarin u uzelf misschien ook deels herkent. Dat zou leuk zijn. Wij treinliefhebbers zijn echter geen zeldzaamheid maar met velen, en het is leuk om ervaringen van onze hobby met elkaar te delen en ergens terecht te kunnen voor spullen en inspiratie voor onze hobby. Dat is voor mij de reden geweest om begin 2000 de haalbaarheid te onderzoeken voor een modelbouwspecialzaak in deze regio. Van de Intertoys in Heerhugowaard was mij immers bekend dat de afdeling opgedoekt zou worden, als ik daar zou stoppen met mijn werk.



**R**ond de zomer van 2000 zou ik mijn studie Bedrijfskunde voltooien en een voltijdbaan moeten zoeken. Bij Intertoys de treinafdeling blijven coördineren was voor mij geen uitdagende optie, maar de kennis en ervaring die ik op dit gebied had opgedaan, wilde ik ook niet zomaar verloren laten gaan. Welke overwegingen en plannen ik uitgewerkt heb om mijn bedrijf te kunnen opstarten, beschrijf en illustreer ik in de volgende aflevering: Huider-historie deel 3.

Ernst Huider

Maart 2010



September 1998: Loc 1145 met ICR-rijtuigen in Amsterdam CS, in de laatste weken voor definitieve buitendienststelling van deze locomotiefserie



Juli 1998: Diesellocc 684 rangeert in Maastricht met een stam ICR-rijtuigen